

STCMLC/2014/1

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

**Département des normes internationales du travail
Département des activités sectorielles**

**Synthèse des observations et suggestions
relatives aux deux séries de propositions conjointes
d'amendement au code de la convention
du travail maritime, 2006**

**Document d'information pour la première réunion
de la Commission tripartite spéciale créée
en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006
(Genève, 7-11 avril 2014)**

Genève, 2014

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2014

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubdroit@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Visitez le site www.ifro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

ISBN 978-92-228685-0 (imprimé)

ISBN 978-92-228686-7 (pdf Web)

Première édition 2014

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications et les produits électroniques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubvente@ilo.org.

Visitez notre site Web: www.ilo.org/publns.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	<i>Page</i>
Deux séries de propositions conjointes d'amendement au code de la MLC, 2006: Synthèse des observations et suggestions faites par les Membres de l'OIT.....	1
Introduction.....	1
Observations et suggestions relatives aux deux séries de propositions conjointes d'amendement au code de la MLC, 2006	2
Observations et suggestions générales.....	2
A. Observations et suggestions relatives à la première série de propositions conjointes (règle 2.5).....	4
A1. Observations et suggestions relatives à la version proposée de la norme A2.5.2 – Garantie financière.....	4
A2. Observations et suggestions relatives à la version proposée du principe directeur B2.5.3 – Garantie financière.....	8
A3. Observations et suggestions relatives à la version proposée de l'annexe A2-I,	8
B. Observations et suggestions relatives à la seconde série de propositions conjointes (règle 4.2).....	9
B1. Observations et suggestions relatives à la version proposée de la norme A4.2.1 – Responsabilité des armateurs.....	9
B2. Observations et suggestions relatives à la version proposée de la norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles.....	10
B3. Observations et suggestions relatives à l'annexe A4-I.....	11
B4. Observations et suggestions relatives à la version proposée de l'annexe B4-I	11

Deux séries de propositions conjointes d'amendement au code de la MLC, 2006: Synthèse des observations et suggestions faites par les Membres de l'OIT

Introduction

1. Par une lettre datée du 4 octobre 2013¹, le Directeur général a invité tous les Membres de l'Organisation, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article XV de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), à transmettre, jusqu'au 17 mars 2014, toute observation ou suggestion concernant les deux séries de propositions d'amendement conjointes qui avaient été soumises² conjointement par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer en vertu des dispositions du code de la MLC relatives, respectivement, à la règle 2.5 et à la règle 4.2 de la convention.
2. Conformément au paragraphe 4 de l'article XV, le présent document résume les observations et suggestions qui ont été communiquées en réponse à la lettre du Directeur général. Les 23 Membres ci-après ont fait part de leurs commentaires³: Algérie, Allemagne, Chine, Espagne, Estonie, Honduras, Iles Marshall, Inde, Japon, Lettonie, Maurice, Namibie, Nigéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Singapour, Suède, Suisse, République-Unie de Tanzanie et Thaïlande.
3. Nombre des gouvernements confirment avoir consulté leurs partenaires sociaux au sujet de leurs observations et suggestions. Le gouvernement du Portugal transmet un courrier qui lui a été adressé par l'Association des armateurs, confirmant que cette association ne voit aucune objection à ce que les propositions soient dûment prises en compte.
4. La présente synthèse a été élaborée pour informer les participants à la première réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006; elle concerne le deuxième point inscrit à l'ordre du jour de la réunion⁴.
5. Il convient de rappeler que, conformément à l'article 10 du règlement de la Commission tripartite spéciale⁵, aucune suggestion ne peut être mise en discussion à la réunion si elle n'a pas été formellement présentée par un représentant, pour peu qu'elle soit ensuite appuyée, ou par un groupe.

¹ La lettre peut être consultée sur le site Web de l'OIT consacré à la MLC, 2006, à l'adresse: <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_229694/lang--en/index.htm>.

² Conformément au paragraphe 2 de l'article XV de la MLC, 2006.

³ Le gouvernement de la République de Croatie a également répondu en indiquant qu'il transmettrait ses commentaires ultérieurement.

⁴ Adopté par le Conseil d'administration à sa 319^e session (octobre 2013), cet ordre du jour a été transmis par le Directeur général dans sa lettre d'invitation à la réunion.

⁵ Disponible en ligne à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_183944/lang--en/index.htm.

-
6. Les sections suivantes présentent d'abord des observations et suggestions générales concernant les deux séries de propositions conjointes. Viennent ensuite les sections A et B, où sont rapportés les commentaires relatifs à chacune des deux séries de propositions, organisés par référence à chaque disposition proposée.

Observations et suggestions relatives aux deux séries de propositions conjointes d'amendement au code de la MLC, 2006

Observations et suggestions générales

7. La majorité des gouvernements accueillent favorablement les propositions ou les approuvent de façon générale, tout en commentant des points précis⁶. D'autres accueillent favorablement les propositions et les approuvent de façon générale, en indiquant ne pas avoir d'objections ni de commentaires particuliers les concernant⁷. Deux gouvernements disent ne pas soutenir les propositions d'amendement pour différentes raisons⁸.
8. Un gouvernement ayant accueilli favorablement les propositions note que les Membres sont tenus, au titre de la règle 2.5 de la MLC, 2006, d'exiger des navires battant leur pavillon «qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés». Il souligne que la proposition précise cette obligation et l'exprime en termes plus concrets, d'une manière qui pourrait contribuer à prévenir l'abandon de navires et d'équipages (Allemagne).
9. Un autre gouvernement souligne que la concision du paragraphe 2 de la règle 2.5 de la MLC, 2006, de même que l'absence de disposition réglementaire dans ce paragraphe rendent son application difficile. La création d'un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon s'impose donc d'urgence. En complétant le paragraphe 2 déjà mentionné – en particulier en précisant la notion d'abandon d'une manière qui devrait lever tous les doutes s'agissant des cas dans lesquels un marin doit être considéré comme abandonné, les formes que doit prendre la garantie financière et les droits des prestataires de cette garantie –, la proposition relative à la norme A2.5 vient combler un vide béant dans le code de la MLC. Le même gouvernement accueille favorablement le fait que les paragraphes destinés à assurer l'application de la norme A4.2 déterminent, de manière claire et précise, la portée de la garantie financière en vue d'assurer le paiement d'une indemnisation découlant d'une créance contractuelle, définissent des exigences minimales et expliquent la manière de procéder à cet égard en prévoyant notamment, «si l'incapacité de longue durée d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité [...], un ou des paiements provisoires en faveur [de ce marin] pour lui éviter de se retrouver indûment dans une situation difficile» (Panama).

⁶ Certains de ces 23 Membres ne font pas expressément état de leur approbation générale, mais soumettent des suggestions d'ordre rédactionnel ou autre au sujet du texte des propositions: Algérie, Allemagne, Chine, Espagne, Honduras, Iles Marshall, Inde, Japon, Lettonie, Maurice, Panama, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Singapour, République-Unie de Tanzanie et Thaïlande.

⁷ Namibie, Nigéria, Norvège et Suède.

⁸ Estonie et Suisse.

-
- 10.** Un autre gouvernement salue de même les amendements proposés en tant qu'ils précisent l'obligation générale faite aux Membres dans le paragraphe 2 de la règle 2.5. En outre, compte tenu du droit des gens de mer au rapatriement, qui constitue un pilier fondamental des conditions d'un travail décent assurées par la MLC, 2006, ce gouvernement estime approprié que cette exigence figure au nombre de celles devant donner lieu à une inspection tant par l'Etat du port que par l'Etat du pavillon et, le cas échéant, à une certification et qu'elle fasse l'objet d'une surveillance constante en vertu de la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) (partie II). Il considère par ailleurs que les dispositions proposées relativement à la règle 4.2 sont elles aussi appropriées, étant donné qu'elles clarifient les responsabilités de l'armateur ainsi que la manière dont le Membre doit veiller à leur application. Il juge également opportun que l'objet visé par ces dispositions figure au nombre de ceux devant donner lieu à une inspection tant par l'Etat du port que par l'Etat du pavillon et, le cas échéant, à une certification et qu'il fasse l'objet d'une surveillance constante en vertu de la DCTM (partie II) (Espagne).
 - 11.** Un autre gouvernement souligne le problème particulier de l'abandon de gens de mer comptant parmi ses ressortissants à la suite d'attaques de pirates et suggère certains ajouts aux propositions pour tenir compte de ce problème (Inde).
 - 12.** Certains éléments des propositions, en particulier les définitions proposées de l'abandon et de l'entretien et du soutien nécessaires du marin, doivent être examinés plus avant sous l'angle de leur cohérence avec les normes de la convention relatives à l'alimentation, au logement et au traitement médical (Allemagne).
 - 13.** Deux gouvernements insistent sur la nécessité d'alléger la charge administrative, par exemple en préconisant la présentation d'un document combiné au lieu de deux ou trois nouveaux documents (Pays-Bas et Suisse).
 - 14.** Il est suggéré d'appliquer les amendements proposés de manière progressive, eu égard à leur effet sur le contenu du certificat de travail maritime et de la DCTM ainsi que sur les modalités de la vérification à bord des navires. Cette vérification devrait cependant s'effectuer, au plus tard, à la date de l'inspection intermédiaire ou de l'inspection effectuée en vue du renouvellement du certificat (Pays-Bas et Singapour).
 - 15.** Plusieurs gouvernements proposent des modifications de forme destinées à assurer la cohérence du texte ou à en rendre les intentions sous-jacentes plus explicites. Les suggestions spécifiques sont présentées dans les sections A et B ci-après. On relève également que l'adoption des amendements obligerait à modifier certaines références: par exemple, les normes A2.5 et A4.2 mentionnées dans la partie B consacrée aux principes directeurs s'y rapportant et en d'autres endroits du texte deviendraient A2.5.1 et A4.2.1, respectivement (Royaume-Uni).
 - 16.** Un gouvernement fait savoir qu'il approuve les propositions sur le plan des principes et d'une manière générale. Il estime toutefois que, trop descriptives, trop longues et trop détaillées, elles auraient leur place dans les principes directeurs plutôt que dans la partie du texte consacrée aux dispositions réglementaires (Portugal).
 - 17.** Deux gouvernements s'opposent aux amendements proposés et à leurs annexes. L'un considère que «ce n'est pas la tâche d'un Etat du pavillon de mettre en place et même de surveiller l'efficacité d'un système de garantie financière pour les gens de mer». Il ajoute que sa législation nationale «n'institue pas le régime de garanties prévu par les propositions d'amendement et, partant, n'est pas compatible» avec les propositions; et «que la situation ainsi créée engendrerait une inégalité de traitement vis-à-vis des employés» (Suisse). L'autre déclare ne pas être en mesure, en l'état actuel, d'approuver les paragraphes 2 *c*) et 9 *a*) de la norme A2.5.2 proposée, les estimant excessivement rigides au vu des dispositions de la résolution A.930(22) de l'Organisation maritime internationale

(OMI), intitulée «Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer». Ce gouvernement ne peut appuyer non plus les propositions relatives à la norme A4.2, estimant qu'il serait plus pertinent de les présenter en tant que recommandations pour des solutions nationales et que principes directeurs de la MLC, 2006 (Estonie).

18. Un gouvernement ayant appuyé les amendements d'une manière générale se dit préoccupé par la charge administrative et craint que les gouvernements ne soient tenus pour responsables en cas d'absence de couverture d'assurance privée. Ce gouvernement note que les deux séries de propositions conjointes impliquent qu'un très large éventail de risques devrait être couvert par les dispositifs de garantie financière (comme l'abandon en cas de faillite de l'armateur ou même le refus de ce dernier de payer des créances contractuelles à la suite d'une catastrophe naturelle en mer). Il craint qu'aucune compagnie d'assurance compétente ne soit en mesure d'assurer certains risques coûteux qui devraient être couverts. En outre, il s'interroge sur les conséquences du non-paiement des primes d'assurance par l'armateur et se demande qui serait en mesure d'assurer ce risque (Pays-Bas).
19. Par souci de clarté, un gouvernement juge important que toute documentation accompagnant les propositions d'amendement mentionne, dans sa version définitive, que les modifications apportées aux obligations des armateurs en matière de garantie financière n'ont pas d'incidence sur le «système de protection» devant être mis en place conformément au paragraphe 5 c) vi) de la norme A1.4 concernant les services de recrutement et de placement. Cette obligation est bien distincte des obligations de garantie financière imposées aux armateurs (Royaume-Uni).
20. Un gouvernement souligne que les propositions d'amendement qui visent des situations couvertes par les dispositions existantes de la MLC, 2006, doivent s'inscrire dans le cadre de ces mêmes dispositions (Allemagne).

A. Observations et suggestions relatives à la première série de propositions conjointes (règle 2.5)

A1. Observations et suggestions relatives à la version proposée de la norme A2.5.2 – Garantie financière

21. Paragraphe 2 proposé:

- La définition de l'abandon devrait être harmonisée avec celle donnée par la résolution A.930(22) de l'OMI (Maurice).
- La notion d'abandon définie au paragraphe 2 ne couvre pas tous les cas nécessitant une garantie financière, en particulier les cas cités au paragraphe 1 de la norme A2.5 (Portugal).
- Dans la partie liminaire de la définition, la phrase «en violation des prescriptions de la présente convention ou des termes du contrat d'engagement maritime» devrait être complétée par les mots «et/ou de toute convention collective applicable» (Chine).
- Si ces propositions complètent le paragraphe 2 de la règle 2.5 qui impose aux navires de fournir «une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés», le paragraphe 2 de la norme A2.5.2, concernant la définition de l'abandon, inclut toutefois des situations qui, quoique graves, n'exigent pas expressément le rapatriement, comme par exemple le non-paiement des salaires «durant une période

d'au moins deux mois» (paragraphe 2 c)). Bien qu'il puisse exister un lien entre ce manquement et le rapatriement, le droit au rapatriement ne s'appliquerait qu'aussi longtemps que les gens de mer se trouvent en dehors de leur lieu de résidence ou de leur pays. D'autres considérations se trouvent ainsi mêlées à celles qui conditionnent le droit d'être dûment rapatrié. De plus, le dispositif de garantie financière tel que proposé ne se limite pas à assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés: le paragraphe 1 proposé précise que l'objet de ce dispositif est «de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon». Il est noté qu'une assistance de ce type, y compris le paiement d'arriérés de salaires, est prévue au niveau national (Espagne).

22. Paragraphe 2 b) proposé:

- La phrase «a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires» s'appliquerait même en cas de manquement mineur à une obligation. La formulation devrait correspondre à celle du paragraphe 1 c) de la norme A2.5 de la MLC, 2006 (Allemagne).

23. Paragraphe 2 c) proposé:

- Cet élément de la définition de l'abandon devrait être fondé sur la responsabilité générale en cas de défaut de paiement de salaires contractuels, sans prise en compte du critère temporel. Le critère d'exclusivité qui est proposé, soit le non-paiement pendant «une période d'au moins deux mois», entraverait la promotion de l'égalité de traitement dans l'emploi des gens de mer (République-Unie de Tanzanie).

24. Suggestion d'un nouveau paragraphe 2 d):

- Une autre forme d'abandon devrait figurer en tant qu'alinéa d) du paragraphe 2, à savoir le cas où l'armateur a cessé de verser les prestations contractuelles – salaires, indemnités, etc. – dues aux gens de mer retenus comme otages ou prisonniers de pirates ou d'organisations terroristes (sur mer ou sur terre, n'importe où dans le monde) (Inde).

25. Suggestion d'un nouveau paragraphe 3:

- Il est suggéré d'ajouter un nouveau paragraphe portant reconnaissance du statut des gens de mer abandonnés, aux fins de faciliter l'application des amendements. Le paragraphe serait formulé comme suit: «Chaque Membre adopte des lois et règlements reconnaissant l'abandon des gens de mer travaillant sur des navires battant son pavillon du fait de la conduite d'un armateur visée au paragraphe 2 de la norme A2.5.2, afin que les gens de mer considérés comme ayant été abandonnés puissent recevoir une aide rapide et efficace.» (Chine)

26. Paragraphe 3 proposé:

- Etant donné que l'Etat est responsable de la mise en place d'un dispositif de garantie financière approprié, le contenu du paragraphe 3 serait plus à sa place dans les principes directeurs (Portugal).
- La dernière phrase, qui prévoit que chaque Membre détermine la forme de la garantie financière, devrait être supprimée ou alors commencer par ces mots: «Si ce dispositif de garantie financière n'existe pas,», pour tenir compte du fait qu'un tel dispositif peut déjà exister eu égard aux obligations des Etats du pavillon, notamment l'obligation prévue au paragraphe 5 a) de la norme A2.5 (Iles Marshall).

27. Paragraphe 4 proposé:

- La phrase «marin victime d'abandon employé ou engagé ou travaillant à quelque titre que ce soit» devrait englober les gens de mer qui travaillent encore sur le navire concerné ou qui y travaillaient immédiatement avant l'abandon (Allemagne).
- La phrase «marin victime d'abandon employé ou engagé ou travaillant à quelque titre que ce soit» est superflue, compte tenu de la définition des gens de mer donnée au paragraphe 1 f) de l'article II de la MLC, 2006 (Japon).
- L'expression «accès direct» devrait être plus précisément définie et les modalités de l'accès direct, expliquées (Maurice).

28. Paragraphe 5 proposé:

- Les références aux «vêtements» et aux «autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon» devraient être supprimées; en effet, ces frais ou dépenses relèvent déjà des «dépenses raisonnables» mentionnées au paragraphe 9 b), au même titre que les vêtements, qui ne sont pas expressément couverts par la MLC, 2006 (Allemagne).
- Pour préciser en quoi consistent les adjectifs «nécessaire» et «suffisant», il conviendrait d'ajouter les mots suivants à la fin du paragraphe 5: «tels que le prévoient la législation, les règlements ou les conventions collectives» (Iles Marshall).

29. Paragraphe 6 proposé:

- L'exigence détaillée selon laquelle les preuves documentaires de la garantie financière «doivent être affichées bien en vue dans le logement des marins» ne correspond pas au libellé actuel du texte anglais de la convention [sans objet dans la version française]. Le texte proposé – «*shall be posted in a prominent position in the seafarers' accommodation*» – pourrait être remplacé, par exemple, par le libellé du paragraphe 12 de la norme A5.1.3: «*shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers*» (Allemagne). Pour les mêmes raisons d'harmonisation, un autre gouvernement suggère lui aussi de remplacer «*prominent position*» par «*in a conspicuous place*» [sans objet dans la version française] (Chine). Un gouvernement suggère de remplacer le mot «affichées» par «mises à disposition», faisant observer que, souvent, l'hébergement des gens de mer contient déjà de nombreux autres documents obligatoires qui sollicitent leur attention, comme par exemple des avis concernant la sécurité et la prévention de la pollution, et estime qu'une plus grande souplesse est souhaitable (Singapour).
- La notion de «prestataire de [la] garantie» financière devrait être précisée (Portugal).
- Les preuves documentaires devraient être précisées par l'administration maritime et reprises dans la DCTM (partie I) (Maurice).
- Le choix de l'expression «preuves documentaires» est approuvé eu égard à la justification fournie dans la note de bas de page 3 du document (Portugal).

30. Paragraphe 7 proposé:

- Il ne devrait pas y avoir d'exigence spécifique s'agissant de la langue. Il suffit que, le cas échéant, les preuves documentaires soient accompagnées d'une traduction en anglais (Allemagne).

31. Paragraphe 8 proposé:

- La phrase «la demande formulée par le marin concerné [...] et dûment justifiée, conformément au paragraphe 2» doit être précisée de la manière suivante: «et dûment justifiée pour ce qui est de l'abandon de ce dernier et des prestations, dépenses et coûts connexes, conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 9» (Allemagne).
- L'expression «accordée sans retard sur la demande» doit être précisée, de même que le mécanisme à adopter (Maurice).
- Il faut préciser à quel organe autorisé la demande d'assistance au titre du dispositif de garantie financière doit être adressée et indiquer quels renseignements et pièces justificatives doivent accompagner cette demande (Thaïlande).

32. Paragraphe 9 proposé:

- Il est noté que la déclaration liminaire relative à l'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière renvoie aux règles 2.2 et 2.5 de la MLC, 2006, concernant, respectivement, les salaires et le rapatriement. On considère qu'il serait opportun de faire également référence à la règle 2.4 concernant le droit à un congé (Honduras).

33. Paragraphe 9 a) proposé:

- Pour les salaires, le «retard éventuel» ne devrait pas excéder trois mois, et non quatre mois, comme en disposent les instruments relatifs à l'insolvabilité des employeurs – en particulier la convention (n° 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992 –, à moins que le délai de quatre mois ne puisse être justifié. S'agissant des «autres prestations que l'armateur doit verser au marin», il faudrait soit les définir de manière plus précise (peut-être sur la base de la convention n° 173), soit les supprimer complètement. En cohérence avec les instruments sur l'insolvabilité, les Membres devraient être autorisés à plafonner, d'une manière socialement acceptable, la couverture des salaires échus et à adopter des mesures pour prévenir les abus (Allemagne).
- Le retard mentionné ne devrait pas excéder deux mois (et non quatre), ce qui harmoniserait le texte avec la partie de la définition de l'abandon figurant au paragraphe 2 c) de la norme proposée: il n'est pas besoin d'accorder un délai entre la reconnaissance de la situation d'abandon et la limite de la garantie financière. Les deux sont déjà définies (Iles Marshall).

34. Paragraphe 9 b) proposé:

- Cette disposition devrait être précisée (Allemagne et Maurice) et rapprochée du rapatriement (Allemagne). Il faudrait indiquer «toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin pendant la période d'abandon» (Maurice).

35. Paragraphe 9 c) proposé:

- La référence au domicile du marin en tant que destination de rapatriement devrait être élargie en conformité avec les dispositions des paragraphes 6 et 7 du principe directeur B2.5 (Allemagne et Chine).

36. Paragraphe 10 proposé:

- Les frais de rapatriement devraient couvrir le voyage jusqu'à l'arrivée du marin «à la destination où des gens de mer peuvent être rapatriés» plutôt qu'à son «domicile». La fin de la phrase («et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon») devrait être supprimée, car sujette à caution et redondante (Allemagne).

A2. Observations et suggestions relatives à la version proposée du principe directeur B2.5.3 – Garantie financière

37. S'agissant de la prescription concernant l'aide provisoire à fournir «si la vérification de la validité de certains éléments de la demande du marin nécessite du temps» (sans doute en cas de rapatriement, même si cela n'est pas explicitement énoncé – voir paragraphe 21 ci-dessus), on voit mal quelle forme d'assistance pourrait être apportée immédiatement et quelle autre forme d'assistance pourrait être différée jusqu'à plus ample informé (Espagne).

38. Par souci de clarté, l'expression «the seafarer or a representative» devrait être remplacée par «the seafarer or a representative of the seafarer» dans la version anglaise [sans objet dans la version française] (Chine).

39. Suggestion d'un nouveau paragraphe 2:

- Pour éviter la rétention indue des marins abandonnés pour cause de vérification des salaires en suspens et autres prestations, il est proposé d'ajouter le nouveau paragraphe suivant: «En application des dispositions des paragraphes 8 et 9 de la norme A2.5.2, si la vérification de la validité des salaires en suspens et autres prestations réclamés par le marin et que l'armateur doit lui verser comme prévu dans le contrat d'engagement maritime nécessite du temps, le marin ou son représentant doit approuver les dispositions prises pour son rapatriement après confirmation de la mise en œuvre de la procédure de vérification. Le marin ou son représentant ne doit pas pour autant se voir privé de recevoir l'assistance nécessaire (y compris les salaires en suspens et autres prestations) une fois le rapatriement accepté.» (Chine)

A3. Observations et suggestions relatives à la version proposée de l'annexe A2-I,

40. Des différences existent avec l'annexe A4-I (remplacement de l'expression «Les preuves documentaires» par «le certificat ou toute autre pièce justificative» dans l'introduction de l'annexe A2-I, et suppression de l'expression «de l'autorité compétente» à l'alinéa *i*). Les annexes devraient être harmonisées, ou les différences expliquées (Allemagne). La même observation est formulée à propos des différences entre les libellés des alinéas *e*) et *f*) des deux annexes (Iles Marshall). Il a été noté que, dans l'annexe A2-I, on peut lire «*le certificat ou toute autre pièce justificative*» alors que, aux paragraphes 6 et 7 de la norme A2.5.2, il n'est fait mention que de «preuves documentaires», lesquelles (paragraphe 7) «doivent contenir les informations requises à l'annexe A2-I». Il serait peut-être opportun de remplacer l'expression «preuves documentaires» par «le certificat ou toute autre pièce justificative» dans les paragraphes 6 et 7 de la norme A2.5.2 (Royaume-Uni) ou de supprimer toute mention d'un «certificat» (Chine).

41. Des éclaircissements sont nécessaires à propos du prestataire de la garantie financière qui est chargé de fournir l'attestation à l'armateur (Iles Marshall).

B. Observations et suggestions relatives à la seconde série de propositions conjointes (règle 4.2)

B1. Observations et suggestions relatives à la version proposée de la norme A4.2.1 – Responsabilité des armateurs

42. Paragraphe 8 proposé:

- Le libellé devrait être modifié pour indiquer clairement que les dispositions en matière de garantie financière ont force obligatoire uniquement dans les cas où les systèmes de sécurité sociale ne couvrent pas les risques professionnels (Espagne).

43. Paragraphe 8 a) proposé:

- La formule «le contrat d'engagement maritime» devrait être complétée par les mots «et/ou toute convention collective applicable» (Chine).

44. Paragraphe 8 c) proposé:

- Des doutes ont été exprimés quant à la mise en application du paiement provisoire et de la détermination du montant correspondant tels qu'ils sont proposés (Portugal).

45. Paragraphe 8 d) proposé:

- Cet alinéa devrait débiter par les mots «les paiements reçus par le marin peuvent être déduits par l'armateur ...». Les mots proposés «conformément à la règle 4.2, paragraphe 2, le marin reçoit un paiement sans préjudice d'autres droits garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit ...» devraient être supprimés car ils semblent constituer une interprétation de la règle 4.2, paragraphe 2, de la MLC, 2006 (Norvège).

46. Paragraphe 8 e) proposé:

- Remplacer le terme «le parent le plus proche» par «les personnes à sa charge qui lui survivent» et le terme «le bénéficiaire désigné» par «les autres ayants droit» (Allemagne).
- Lorsqu'une créance contractuelle n'est pas présentée directement par le marin, il y aurait lieu de prévoir un mécanisme simple de vérification des références (Honduras).

47. Paragraphes 9 et 10 proposés:

- Ces dispositions devraient rendre compte du fait que, dans le cas d'un régime statutaire d'assurance obligatoire, il n'est pas juridiquement possible d'annuler ou de ne pas renouveler la garantie financière (Allemagne).
- L'expression «garantie financière de l'armateur» devrait être de préférence remplacée par «garantie financière prévue au paragraphe 8 de la présente norme» (Japon).
- Toute notification adressée aux gens de mer ne peut se faire que par l'intermédiaire de l'armateur puisque les Etats du pavillon ne sont pas habilités à régler directement la prestation de la garantie financière. Il est difficile de faire en sorte que les gens de mer reçoivent une notification préalable, et la notification immédiate d'un non-renouvellement est problématique. Le segment de phrase «ou sont informés immédiatement du non-renouvellement de cette garantie» qui se trouve à la fin du

paragraphe 9 devrait être supprimé. De même, au paragraphe 10, il conviendrait de supprimer le segment de phrase «*if a shipowner's financial security is to be cancelled*» dans la version anglaise [sans objet dans la version française] ainsi que l'expression «ou du non-renouvellement» (Iles Marshall).

48. Paragraphe 11 proposé:

- Il faudrait faire preuve d'une plus grande souplesse en ce qui concerne l'affichage des preuves documentaires «bien en vue dans le logement des marins» – voir le paragraphe 30 ci-dessus (Allemagne, Chine et Singapour).
- Des doutes ont été exprimés quant à la responsabilité du «prestataire de cette garantie» et à propos du fait qu'il pourrait y avoir plusieurs prestataires (Portugal).

B2. Observations et suggestions relatives à la version proposée de la norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

49. Paragraphe 1 proposé:

- Un gouvernement est d'avis qu'on s'explique mal pourquoi la définition du terme «créance contractuelle» fait référence à la norme A4.2.1 révisée dans son ensemble, alors que ce terme n'apparaît pour la première fois qu'au paragraphe 8 de ladite norme et, par la suite, désigne exclusivement le dispositif de garantie financière défini dans la présente norme A4.2, paragraphe 1 b). A moins que des éclaircissements puissent être apportés à cet égard, il est proposé de modifier le début du paragraphe 1 comme suit: «Aux fins de la norme A4.2.1, *paragraphe 8*» (à ajouter en italique), et de remplacer l'expression «toute créance liée aux maladies, accidents ou décès» par «toute créance liée *au décès ou à une incapacité de longue durée du marin résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel*», ce qui correspond au libellé de la présente norme A4.2, paragraphe 1 b) (Allemagne).
- De même, un autre gouvernement a noté qu'une «créance contractuelle» était définie comme «toute créance liée aux maladies, accidents ou décès survenant pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat», ce qui semble prévoir une responsabilité de caractère général et non pas uniquement fondée sur un engagement maritime ou une convention collective. Une telle responsabilité élargie entraînerait des modifications de la législation nationale ainsi qu'une augmentation des coûts de main-d'œuvre pour les armateurs. De plus, la définition ne devrait pas englober la majoration des prestations de sécurité sociale – *recargo de prestaciones* (Espagne).
- Dans le même sens, un autre gouvernement souligne que, du point de vue juridique, une «créance contractuelle» résulte de l'inexécution ou de la rupture d'un contrat par l'une des parties. Il vaudrait mieux parler de «demande d'indemnisation» (Honduras).

50. Suggestion d'un nouveau paragraphe 2:

- Il a été noté qu'aucune définition du «dispositif de garantie financière» n'a encore été donnée. Il est donc proposé d'ajouter le nouveau paragraphe ci-après pour fournir une définition sur le principe de celle proposée pour le paragraphe 3 de la norme A2.5.1 qu'il est proposé d'ajouter, à savoir: «Le dispositif de garantie financière, tel qu'il est prévu au paragraphe 1 b) de la norme A4.2.1, peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs

équivalents. Sa forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées.» (Allemagne)

51. Paragraphe 2 proposé:

- Conformément à la proposition formulée au paragraphe 49, le terme «norme A4.2.1» devrait être remplacé par «norme A4.2.1, *paragraphe 8*» (Allemagne).
- Des éclaircissements devraient être donnés sur ce qu'on entend par dispositions efficaces dans la phrase «des dispositions efficaces sont prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles, comme énoncé à la norme A4.2.1» (Iles Marshall).

B3. Observations et suggestions relatives à l'annexe A4-I

52. Titre: Il a été noté que la référence à «règle 2.5, paragraphe 2» était erronée (Lettonie et Suisse).

53. Voir les observations formulées au paragraphe 40 ci-dessus à propos de l'annexe A2-I (Allemagne, Iles Marshall et Royaume-Uni). Il est proposé que le point *e*) s'énonce comme suit: «le nom et l'adresse du prestataire de la garantie financière», comme dans l'annexe A2-I (Royaume-Uni).

54. La question a été posée de savoir qui serait l'autorité compétente aux fins du point *i*) (Portugal).

B4. Observations et suggestions relatives à la version proposée de l'annexe B4-I

55. Il semble aussi nécessaire d'indiquer la date de l'événement, ce qui démontrerait l'actualité de l'action et permettrait d'identifier plus aisément l'événement à l'origine de l'action (Royaume-Uni).

56. Dans le premier paragraphe substantiel de cette annexe, l'expression «de l'engagement du marin et ...» pourrait être remplacée par «du contrat d'engagement maritime et ...» (Royaume-Uni).